

Liikenne- ja viestintäministeriö

kirjaamo.lvm@gov.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö, VN/25768/2024, 25.4.2025

Poliisihallituksen lausunto hallituksen esitysluonnokseen liikennepalvelun ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta (taksit)

1 Lausuntopyyntö

Liikenne- ja viestintäministeriössä on valmisteltu hallituksen esitysluonnos liikennepalvelulain ja eräiden siihen liittyvien lakien muuttamisesta. Liikennepalvelulain lisäksi muutoksia ehdotetaan myös ajoneuvolakiin sekä lakiin harmaan talouden selvitysyksiköstä.

Liikenne- ja viestintäministeriössä käynnistettiin syksyllä 2023 taksisääntelynmuutostarpeiden arviointi. Arviointityön pohjalta laadittiin arviomuistio, joka oli keväällä 2024 lausunnoilla. Arviomuistion ja siitä saatujen lausuntojen pohjalta on nyt laadittu lausuttavana oleva luonnos hallituksen esitykseksi.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää Poliisihallitukselta lausuntoa yllä mainitusta hallituksen esityksen luonnoksesta.

2 Poliisihallituksen lausunto

2.1 Yleistä

Hallituksen esitysluonnoksessa ehdotetut muutokset liikenteen palvelusta annettuun lakiin, ajoneuvolakiin ja harmaan talouden selvitysyksiköstä annettuun lakiin ovat oikean suuntaisia, ja niitä voidaan poliisin näkökulmasta arvioiden pitää pääosin myös riittävinä.

Erityisesti liikennevalvonnan mahdollisuuksia tehokkaaseen ja vaikuttavaan valvontaan tulevat edesauttamaan taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus rekisteröidä taksina käytettävä ajoneuvo yksinomaiseen hallintaan ja liittää ajoneuvo rekisterissä liikenneluvalle.

Lisäksi ehdotetut muutokset hyvämaineisuuden arviointiin, yrittäjäkokeen täsmennyksiin, hinnoittelua koskevien säännösten muutoksiin muun muassa seuraamusmenettelyn osalta, taksinkuljettajana ajoluvan saamisen esteiden täsmennykset, koulutusta ja koetta koskevat muutokset, sekä taksiliikenteessä käytettävän ajoneuvon lisävaatimukset tulisivat kokonaisuudessaan toteutettuina vaikuttamaan merkittävästi taksiliikenteen luottamuksen palauttamiseen.

2.2 Huomiomme esityksen nykytilan arviointia koskevasta luvusta 2

2.2.1 Ajoneuvon rekisteröiminen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan ja rekisteritunnuksen liittäminen taksiliikennelupa

"Tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoille velvollisuus ajoneuvon rekisteröimiseen luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan lisättiin liikennepalvelulakiin EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (EY) 1071/2009, muutosasetuksen (EU) 2020/1055 kansallisen täytäntöönpanon yhteydessä. Henkilö- ja tavaraliikenteessä käytettävän moottorikäyttöisen ajoneuvon on tullut olla 21.5.2022 alkaen luvanhaltijan tai palveluntarjoajan yksinomaisessa hallinnassa, ja merkitty liikenneasioiden rekisteriin.

Henkilö- ja tavaraliikenteessä EU:n liikenteenharjoittaja-asetuksen (1071/2009) 5 artiklan mukaan (sijoittautumisvaatimus) kun lupa on myönnetty, yrityksellä on sijoittautumisjäsenvaltiossa oltava käytössään yksi tai useampi ajoneuvo, joka on rekisteröity tai otettu liikenteeseen ja jonka käytölle on annettu lupa kyseisen jäsenvaltion lainsäädännön mukaisesti siitä riippumatta, omistaako yritys nämä ajoneuvot täysin vai pitääkö se niitä hallussaan esimerkiksi lunastusoikeuden käsittävällä vuokrasopimuksella taikka vuokra- tai leasingsopimuksella. Tämä kirjaus mahdollistaa henkilö- ja tavaraliikennettä harjoittavalle yrityksille myös vuokratilustun käytön.

Ajoneuvon haltijalla tarkoitetaan luonnollista tai oikeushenkilöä, joka ei ole ajoneuvon omistaja ja jolle ajoneuvon pääasiallinen käyttö on siirtynyt tai jonka käyttöön ajoneuvo on yli 30 päivän ajaksi luovutettu sopimuksen perusteella. Lisäksi on tarkennettu, että yksinomainen hallinta tarkoittaa sitä, että vain yksi luvanhaltija voi olla ajoneuvon käyttäjänä kerrallaan."

Huomiomme:

Liikennevalvonnan, harmaan talouden torjunnan sekä kuljetusrikollisuuden valvonnan näkökulmasta pidämme erittäin tärkeänä, että myös taksiliikenteen osalta toteutuvat edellä kerrotut erinomaiset ja selkeät vaatimukset, sekä selkeä prosessi.

Kysymyksenä voitaneen jo tällä kohtaa esittää, että tullaanko myös taksilainsäädännön osalta noudattamaan tätä aiemmin ehdotuksessa mainittua 30 päivän sääntöä, vai jotain muuta aikarajaa.

2.2.2 Rekisteritunnuksen kytkeminen liikenneluvulle

"Velvoite tarkoittaa käytännössä sitä, että tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden tulee sähköisessä rekisterissä kytkeä käytössään olevat ajoneuvot liikenneluvulle. Kyseessä on rekisteriin tehtävä yksinkertainen kytkös. Jotta rekisteritunnuksen voi kytkeä liikenneluvulle, on ensin huolehdittava siitä, että liikenneluvan haltija on edellä kuvatuin tavoin liikennerekisterissä merkitty ajoneuvon omistajaksi tai haltijaksi. Vasta tämän jälkeen rekisteritunnuksen voi rekisterissä liittää liikenneluvulle. Tämä estää sellaisten rekisteritunnusten liittämisen luvulle, jotka eivät ole luvanhaltijan hallinnassa."

Huomiomme:

Pidämme erittäin tärkeänä sitä, että sama säädös koskisi jatkossa myös taksiliikennettä.

Kuten esitykseen on kirjattu, niin mikäli taksiliikennelupa olisi jatkossa kytetty ajoneuvoon, poliisin tienvarsivalvonta tehostuisi olennaisesti, kun luvanhaltijan (ja luvan) perustiedot olisivat suoraan näkyvissä rekisterissä.

2.2.3 Taksikilpi

”Suomessa ei ole erityistä värillistä taksien rekisterikilpeä (taksikilpi), vaan taksiliikenteessä Suomessa käytettävissä ajoneuvoissa on ajoneuvojen tavallinen rekisterikilpi. Suomessa ei siis fyysisen rekisterikilven ominaisuuksista ole tunnistettavissa, onko ajoneuvo taksiliikennekäytössä. Nykytilassa kuluttajat tunnistavat ajoneuvon taksiksi sekä taksivalaisimesta että ajoneuvossa nähtävillä olevista hinta- ja lupatiedoista.”

Huomiomme:

Mikäli taksikilpi tulisi käyttöön, niin sen valvontaa poliisin toimesta tehtäisiin osana nykyistä liikenteenvalvontaa.

Malli, jossa taksiautot, joilla on taksikilvet, mutta jotka eivät enää täytä niiden edellytyksiä, olisivat suoraan lain nojalla käyttökiellossa, on poliisille valvonnallisesti tuttu ja selkeä toimintamalli esimerkiksi verovalvonnasta.

2.2.4 Seuraamukset hinnoittelun vastaisesta toiminnasta

”Jotta kuljettajalle voitaisiin asettaa seuraamus, tulisi lakiin lisätä myös kuljettajalle asetettu velvollisuus huolehtia hintatietojen ilmoittamisesta, ja lisäksi poliisille mahdollisuus antaa liikennevirhemaksu, mikäli määräyksen mukaisia hintatietoja ei ole esillä silloin, kun ajoneuvo ottaa kyytejä taksitolpalta tai kadulta. Hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat kenttävalvonnassa kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa. Hinnoittelun epäselvyydestä tulee myös kuluttajilta palautetta merkittävässä määrin. Lainsäädännön muuttaminen tältä osin parantaisi myös poliisin mahdollisuuksia puuttua hinnaston puuttumiseen tai sen epäselvyyteen ja kannustaisi yrittäjiä huolehtimaan asiasta, jos heidän kuljettajansa ajavat myös ennalta tilaamattomia matkoja. Luvanhaltijoille ja välityspalvelun tarjoajille asetetut yleiset seuraamukset lain vastaisesta toiminnasta on lisäksi määritelty lain 242 §:ssä (luvan tai hyväksymispäätöksen peruuttaminen, muuttaminen tai rajoittaminen), 245 §:ssä (huomautus ja varoitus) sekä 255 §:ssä (uhkasakko, teettämishukka ja keskeyttämishukka).”

Huomiomme:

Hinnaston puuttuminen tai sen epäselvyydet ovat poliisin, Traficomin, Veron ja Aluehallintoviranomaisten kanssa suoritetuissa yhteisvalvonnoissa olleet kolmanneksi yleisin puute taksiajoneuvoissa. Toistaiseksi poliisi on

valvonnassa havaittuaan tämän puutteen vain kehottanut kuljettajaa korjaamaan puutteellisuuden tai virheellisuuden lain vaatimalle tasolle, ja ilmoittanut valvontahavainnostaan toimivaltaiselle viranomaiselle eli liikenne- ja viestintävirasto Traficomille. Muuta puuttumismahdollisuutta ei kuljettajan osalta ole toistaiseksi ollut.

2.2.5 Taksamittarien valvonta

"Koska taksamittari ei ole pakollinen varuste ajoneuvossa, ei taksamittaria valvota tällä hetkellä muutoin, kuin katsastuksen yhteydessä. Myös taksamittarin muuhun valvontaan ja sanktiointiin tulisi puuttua tarkemmin."

Huomioimme:

Poliisin osalta valvonta on ollut hyvin vähäistä lähinnä siitä syystä, että tienvarsivalvonnassa sen selvittäminen täyttääkö taksamittari tai muu vastaava laite säädöksen asettamat vaatimukset on ollut erittäin haasteellista. Tästäkin syystä tulisi lakimuutoksen yhteydessä taksamittaria koskevat vaatimukset olla kaikilta osin niin selvät, että valvonta olisi käytännössä mahdollista, mikäli poliisin valvontaa tältä osin pidetään tarpeellisena.

2.3 Huomioimme taksiliikenneluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

"Ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 8 §:ää siten, että liikenneluvan myöntämisessä tehtävässä hyvämaineisuusarvioinnissa huomioitaisiin luvanhaltijan syyllistyminen myös henkeen ja terveyteen liittyviin rikoksiin sekä seksuaalirikoksiin. Näiden lisäksi hyvämaineisuuden arvioinnissa otettaisiin huomioon myös petos- ja maksuvälineriikoksia."

Huomioimme:

Ei huomautettavaa. Ehdotetut muutokset olisivat pääosin samansuuntaisia kuin poliisin arviomuistiosta antamassa lausunnossa.

2.4 Huomioimme taksien tunnistamista, valvontaa ja hinnoittelua koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

2.4.1 Taksien tunnistaminen, valvonta ja hinnoittelu

"Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 17 §:n 2 momenttiin myös taksiliikenneluvan haltijan velvollisuus huolehtia, että ammattimaisessa henkilökuljetusliikenteessä käytettävä moottorikäyttöinen ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja että se on merkitty liikenneasioiden rekisteriin. Näin pykälä olisi yhdenmukainen kaikille liikenneluvanhaltijoille. Sen lisäksi, että luvanhaltija velvoitettaisiin huolehtimaan siitä, että taksiliikenteessä käytettävä ajoneuvo on sen yksinomaisessa hallinnassa, ja hallinta

on merkitty liikenneasioiden rekisteriin, ajoneuvo tulisi lisäksi rekisterissä kytkeä kyseisen luvanhaltijan liikennelupaan.”

Huomiomme:

Tämä esitys olisi toteutuessaan poliisin suorittaman taksivalvonnan kannalta merkittävä uudistus. Sillä olisi välitön vaikutus niin valvonnan vaikuttavuuden kuin tehokkuudenkin paranemiseen.

”Jotta saadaan varmistettua, että taksiliikenneluvan haltijat ilmoittavat 17 § 2 momentin mukaisesti ammattimaisessa liikenteessä käytettävät moottorikäyttöiset ajoneuvot liikenneasioiden rekisteriin luvanhaltijan yksinomaiseen hallintaan, sekä kytkemään ne liikenneluvalle, ehdotetaan lisättäväksi kyseistä veloitetta koskevan 262 a §:n rangaistussäännöksen soveltamisalaan tavara- ja henkilöliikenneluvan haltijoiden lisäksi myös taksiliikenneluvan haltija.”

Huomiomme:

Rangaistussäännöksen kytkeminen on ehdoton edellytys sille, että mahdollisimman moni noudattaisi uutta voimaan tullutta ja velvoittavaa säädöstä. Tämän muutoksen jälkeen koko ammattiliikenteen kenttää koskisi tältä osin yhdenmukainen sääntely.

”Esityksessä ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 99 §:ään uusi 3 momentti, jossa säädettäisiin uuden erityisen rekisterikilven (taksikilpi) luovuttamisen edellytykset. Ehdotuksen mukaan taksikilven saisi luovuttaa vain sellaiselle ajoneuvolle, joka on rekisteröity sekä liitetty liikenneluvalle, siten kun liikenteen palveluista annetun lain 17 §:n 1 ja 2 momentissa edellytetään. Lisäksi edellytettäisiin, että ajoneuvo ei olisi käyttö- tai ajokiellossa. Ajoneuvolain 101 §:ään lisättäisiin uudet 3 ja 4 momentit, joissa säädettäisiin taksikilpien pakollisesta käytöstä taksiliikenteessä ja ajoneuvon käyttökiellosta, silloin, jos ajoneuvolla olisi taksikilpi, mutta sen käytön edellytykset eivät enää täyttyisi.”

Huomiomme:

Taksikilven luovuttamisen edellytykset on kirjattu selkeästi.

Poliisin suorittamaa taksivalvontaa tukisi muutosehdotus siitä, että kun taksikilven käytön edellytykset eivät enää täyty määrätään ajoneuvo automaattisesti käyttökieltoon.

”Ajoneuvolain seuraamussääntely tulisi sovellettavaksi muutosten myötä. Myös taksikilpien väärinkäyttö olisi jatkossa ajoneuvolain 194 §:n 2 momentin 4 kohdan mukainen ajoneuvorikkomus, josta olisi tuomittava sakkoon, kuten on tavallisten kilpien väärinkäytön osalta jo nykytilassa. Lisäksi säädettäisiin ajoneuvolakiin uusi 153 a §, jossa säädettäisiin, että ajoneuvon käyttökielto luvattomien taksikilpien takia estäisi ajoneuvon katsastuksen suorittamisen loppuun.”

Huomiomme:

Viittaus ajoneuvolain 194 §:n 2 momentin 4 kohtaan on riittävän selkeä. Lisäksi poliisi soveltaa valvonnassaan käyttökiellon toteamisen jälkeen ajoneuvolain 198 §:ää määräten ajoneuvon ajokieltoon (estää ajoneuvon käytämisen tiellä), ottamalla haltuun taksikilvet, antamalla toimenpiteen tiedoksi valvontailmoituksella, ja toimittamalla taksikilvet asiakkaan valitsemalla katsastusasemalle.

”Parantaakseen taksimarkkinoiden kuluttajansuojaa, ehdotetaan lisättäväksi liikennepalvelulain 152 § 1 momenttiin maininta kuljettajan vastuusta hintatietojen antamisessa, sekä erillinen sanktiosäännös 152 § 1 ja 2 momentin vastaisesta toiminnasta.”

Huomiomme:

Ehdotettu lisäys selkeyttäisi poliisin valvontatyötä, ja antaisi mahdollisuuden viipymättä puuttua hintatietoja koskevaan puutteeseen myös kuljettajaan kohdistettavalla sanktiolla.

2.4.2 Taksamittari ja taksimatkaista kerättävät tiedot

”Ehdotetaan lisättäväksi ajoneuvolain 13 §:ään uusi 7 momentti, jossa säädettäisiin, että taksiliikenteessä käytettävässä ajoneuvossa tulisi jatkossa olla aina mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari. Taksamittari on ajoneuvoon kiinteästi asennettava varuste, minkä takia siitä säädettäisiin ajoneuvolaissa. Samalla ajoneuvolain liikennevirhemaksuja koskevaan 195 §:ään lisättäisiin uusi momentti, jossa luvanhaltijalle asetettaisiin liikennevirhemaksu, jos ajoneuvossa ei olisi taksamittaria.

Lisäksi ehdotetaan muutettavaksi liikennepalvelulain 15 a §:ää siten, että jatkossa luvanhaltija vastaisi siitä, että taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa käytettäisiin mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari, ja että taksamittari keräisi jokaisesta taksimatkaista sähköisessä muodossa vähintään pykälässä mainitut tiedot.”

Huomiomme:

Poliisin taksivalvonnan kannalta olisi erittäin myönteistä, jos joko lainsäädännössä tai mahdollisesti Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta antamassa erillisessä taksamittaria koskevassa määräyksessä olisi määritelty poliisin tienvarsivalvonnalle tarkemmat säädökset tai valvontaohjeet siitä, mitä sellaisia seikkoja tulee taksamittarista ja sen käyttämisestä tarkastaa jotka ovat tiellä valvontatilanteessa luotettavasti ja helposti selvitettävissä, ja joiden seikkojen perusteella olisi selvästi pääteltävissä että esitetty taksamittari joko täyttää tai ei täytä asetettuja vaatimuksia ja että sitä on käytetty lain edellyttämällä tavalla. Pelkästään viittaus mittauslaitelain vaatimukseen ei tue poliisin valvontatyötä.

2.5 Huomiomme taksinkuljettajan ajoluvan myöntämisen edellytyksiä koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

”Esityksen mukaisesti taksinkuljettajan ajoluvan saamisen esteeksi lisättäisiin rikoksia. Lisättävät rikokset olisivat rikoslain 25 luvun 1–4 sekä 6–8 §:ssä tarkoitetut vapauteen kohdistuva rikokset, 29 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut veropetokset, 36 luvun 1 ja 2 §:ssä tarkoitetut petokset, 37 luvun 8–9 §:ssä tarkoitetut maksuvälinepetokset sekä 41 luvun 1–2 §:ssä tarkoitetut ampuma-aserikokset ja 4–6 §:ssä tarkoitetut vaarallisen esineen hallussapitoon liittyvät rikokset.”

Huomiomme:

Ajoluvan esteeksi ehdotettujen rikosten lisääminen on oikeansuuntaista.

Taksinkuljettajan ajoluvan myöntää Liikenne- ja viestintävirasto Traficom. Poliisin tehtäviin ja toimivaltuuksiin kuuluu mahdollinen taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen sekä sen palauttaminen. Palauttamista tulisi ja tulee käsityksemme mukaan arvioida myöntämisen edellytyksien pohjalta. Tästä tarkemmin kohdassa 2.10.

2.6 Huomiomme koulutusorganisaatioiden hyväksyntää ja valvontaa koskevista ehdotuksista ja niiden perusteluista

Esityksessä ehdotetaan liikennepalvelulain 35 a §:ää muutettavaksi siten, että erityisryhmien kuljettajakoulutuksen ja yrittäjäkoulutuksen lisäksi Liikenne- ja viestintäviraston hyväksyntä vaadittaisiin taksinkuljettajan peruskoulutuksen ja täydennyskoulutuksen järjestämiseen.

Huomiomme:

Esitystä kannatetaan. Erityisesti erityisryhmien koulutukseen tulee kiinnittää huomiota.

2.7 Huomiomme esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

2.7.1 Vaikutukset poliisitoimintaan

Muutokset seuraamusmenettelyssä aiheuttavat lisäkustannuksia tietojärjestelmien kehittämis- ja päivitystyössä (Poliisin sähköiset lomakkeet/POLO, Liikennevirhemaksujärjestelmä/LIIKE), sekä edellyttävät työntuntien kohdentamista teontarkenteiden määrittelyyn. Kokonaiskustannuksia pystymme tarkemmin arvioimaan vasta sitten kun lakimuutoksen lopullinen rakenne on selvillä.

Mahdollinen taksikilpien poistaminen ajoneuvosta, joka ei enää täytä taksiluvan edellytyksiä, aiheuttaa lisäkustannuksia, koska taksikilvet joudutaan toimittamaan viipymättä asiakkaan ilmoittamalle katsastusasemalle. Hyvin

usein asiakas haluaa hoitaa asian kuntoon mahdollisimman nopeasti saadaakseen ajoneuvonsa takaisin liikenteeseen.

Toisaalta jatkossa poliisi voisi rekisteritunnuksella tarkastaa, onko kyseinen taksina käytetty ajoneuvo liitetty liikenneluvalla ja ovatko luvat kunnossa. Tämä puolestaan tehostaisi ja nopeuttaisi etenkin tienvarsivalvontaa, kun tiedot saataisiin reaaliaikaisesti ja luotettavasti.

”Lisäksi valvonnan tulee olla tehokasta, koska taksialan toimijoiden tilanteet saattavat muuttua taksikilpien käytön aikana ja taksikilvet, joiden käytöllä ei enää ole edellytyksiä, tulee saada kerättyä pois liikenteestä. Tämä tehtävä tulee uutena Liikenne- ja viestintävirastolle ja etenkin poliisille, joka käytännön valvontaa suorittaa. Valvonta lisää poliisin tehtäviä, mutta taksikilpiin sidottu käyttökieltomenettely voi myös tehostaa valvontaa ja ennalta vähentää tarvittavan valvonnan määrää. Valvonnan käytännön toteuttamistavat tulee arvioida valvovien viranomaisten kesken, jotta valvontaa toimeenpannaan tarkoituksenmukaisella tasolla ja saatavilla olevien resurssien puitteissa. Alustavasti poliisin tulee kuitenkin voida tarkastaa taksikilven edellytyksien voimassaolo liikennevalvonassa rekisteritunnukseen pohjautuvan kyselyn kautta.”

Huomiomme:

Lainsäädännön muutokset lisäävät aina ja erityisesti voimaantulonsa alussa poliisin tehtäviä, lisäävät tarvetta tietojärjestelmien kehittämiseen ja uudelleen arviointiin, sekä vaativat todennäköisesti valvojien koulutusta, ja tässä tapauksessa myös erillisen poliisin taksiliikennevalvonnan valvontaohjeen laadintaa ja sen jalkauttamista kentälle.

”Uusien liikennevirhemaksun määräämisillä voi olla vähäistä vaikutusta poliisin toimintaan, mutta sanktiointi lisää myös valtion sanktiotuloja. Valvonnan ja liikennevirhemaksujen keskeinen tarkoitus ei kuitenkaan ole tulojen tavoittelu tai viranomaismenojen kattaminen, vaan sääntelyn tehokas toimeenpano ja liikennerikkomusten ja -rikosten estäminen ennalta.”

Huomiomme:

Uusien liikennevirhemaksujen käyttöön ottaminen vaatii poliisilta uusien teontarkenteiden määrittelyä kunkin erillisen rikkeen ja tekotavan osalta, sekä niiden siirtämistä PATJA-rikosilmoitusjärjestelmään sekä liikennevirhemaksujen osalta LIIKE-järjestelmään. Liikennevirhemaksut ohjautuvat oikeusrekisterikeskukselle ja sitä kautta valtion yhteiseksi tuloeräksi. Ei siis poliisihallinnolle.

”Erillisen taksikilven arvioidaan myös vaikuttavan pimeiden taksien vähentymiseen ja tehostavan poliisin valvontaa, ja tätä kautta parantavan kuluttajansuojaa, liikenneturvallisuutta ja turvaavan myös perustuslain 9 §:ssä tarkoitettua liikkumisvapautta.”

Huomiomme:

Ei huomautettavaa.

”Sääntelyn muuttaminen ehdotuksen mukaan siten, että myös taksinkuljettaja olisi luvanhaltijan lisäksi vastuussa hintatietojen ilmoittamisesta, vaikuttaa taksinkuljettajien oikeudelliseen asemaan. Kuljettajan olisi jatkossa vastuussa hintatietojen esittämisestä ja ilmoittamisesta etenkin ennalta tilaamattomissa kyydeissä. Muutos toisi taksinkuljettajalle uusia velvoitteita, joiden laiminlyömisestä voi aiheutua kuljettajalle taloudellisia sanktioita. Kohtuullista sanktiouhkaa kuljettajalle voidaan kuitenkin pitää valvonnan tehostamiseksi perusteltuna, koska taksinkuljettajan on katsottu olevan parhaassa asemassa tarkistamaan ennen ajoon lähtöä, onko ajoneuvossa vaadittavat hintatiedot, tai ilmoittamaan kuluttajalle ennen matkan alkamista hinnan määräytymisen perusteet tai kiinteän hinnan ennalta tilaamattomissa kyydeissä.”

Huomiomme:

Muutos selkeyttää ja tehostaa valvontaa.

2.7.2 Taksamittari ja taksimatkasta kerättävät tiedot

”Mikäli kaikissa ajoneuvoissa olisi taksamittari, joka keräisi jokaisesta taksimatkasta laissa määritellyt tiedot, sekä lisäksi mm. kokonaiskilometrit, olisi tietojen kerääminen standardimuotoista ja tämän kautta helpottaisi niin Verohallinnon kuin Liikenne- ja viestintäviraston työtä. Taksamittarin käyttö voisi parantaa ja tehostaa Verohallinnon toimintaa. Taksamittarissa tiedot tallentuvat siten, että verottajalla on mahdollisuus tarkistaa suoritettut ja vastaanotetut maksut sekä ajoneuvon kulkema matka, jolloin tietoja on mahdollista hyödyntää muun muassa arvioitaessa mahdollista tulojen salausta. Taksamittari kerää myös muita, kuin laissa määriteltyjä tietoja, kuten ajoneuvon kokonaiskilometrit, mikä on verovalvonnassa olennainen tieto.”

Huomiomme:

Kirjattu kohtaan 2.4.2.

2.7.3 Yhteisvaikutukset

”Poliisille voi tulla mahdollisesti järjestelmäkustannuksia uusista rajapinnoista valvonnassa, jotka tullaan kattamaan olemassa olevien määrärahojen uudelleenkohdentamisilla.”

Huomiomme:

Koska kokonaiskustannukset eivät vielä ole tiedossa, emme pysty myöskään arvioimaan sitä, riittääkö pelkästään määrärahojen uudelleenkohdentaminen vai vaaditaanko myös erillistä rahoitusta.

2.8 Huomiomme esityksen voimaantuloa ja siirtymäsäännöksiä koskevasta luvusta 9

Ei lausuttavaa.

2.9 Huomiomme perustuslakia ja säätämisjärjestystä koskevasta kappaleesta 10

Ei lausuttavaa

2.10 Huomiomme muista mahdollisista asioista

2.10.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

"Muusta takseja koskevasta sääntelystä poiketen, taksivalaisimesta säädetään tieliikennelaissa. Tieliikennelain 155 § 1 momentin mukaan taksiliikenteeseen käytettävissä ajoneuvossa tulee olla näkyvillä taksivalaisin. Tämän lisäksi tieliikennelain 171 §:n mukaan kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta 5 luvussa valaisimen tai heijastimen taikka ajoneuvon muiden varusteiden käyttämisestä säädettyä. Taksivalaisin kuuluu 5 luvussa säädettyihin varusteisiin. Poliisi voi siis määrätä liikennevirhemaksun, jos taksivalaisin puuttuu taksiajoneuvosta kokonaan tai se ei ole näkyvillä. Taksivalaisimesta säädetään tieliikennelain lisäksi myös ajoneuvolaissa. Ajoneuvolain 13 § 2 momentissa säädetään, että ajoneuvossa on oltava tarpeelliset valaisimet, ja 8 momentissa, että Liikenne- ja viestintävirasto antaa valaisimista tarkempia määräyksiä. Ajoneuvolaissa ei ole seuraamussääntelyä, mikäli taksivalaisin ei ole ajoneuvolain tai sen nojalla annettujen määräysten mukainen. Liikenne- ja viestintävirasto on antanut määräyksen ajoneuvolain 13 § 8 momentin nojalla. Määräys koskee ajoneuvojen erityisvalaisimia, heijastimia, heijastavia merkintöjä sekä hälytysajoneuvojen äänimerkinantolaitteita.⁴¹ Määräys sisältää tarkemmat määritykset taksivalaisimen väristä, koosta, tekstistä ja lisälaitteesta. Muunlaisen kuin kyseisen määräyksen mukaisen taksivalaisimen käyttämisestä ei kuitenkaan ole säädetty suoranaisesti seuraamusta. Poliisi voi kuitenkin nykytilanteessa puuttua huomautuksella asiaan, jos se havaitsee liikenteessä selkeästi määräyksen kriteereistä poikkeavan taksivalaisimen. Mahdollinen sääntelyaukko koskee siis taksivalaisinta, joka on ajoneuvossa, mutta se ei ole määräyksen mukainen. Koska tieliikennelaissa on velvoite käyttää taksivalaisinta, niin mikäli ajoneuvossa on taksivalaisin, joka ei kuitenkaan täytä sille asetettuja vaatimuksia, ei kyseessä ole varsinaisesti lain mukainen taksivalaisin. Joten selvästi määräyksen vastaisen taksivalaisimen käyttämisen ei voi tulkita täyttävän tieliikennelain 155 § 1 momentin mukaista vaatimusta taksivalaisimen käyttämisestä, josta voi määrätä liikennevirhemaksun. Mikäli taas valaisin olisi vain pienesti määräyksen vastainen, on huomautus arvioitu riittäväksi toimeksi, etenkin kun esityksessä on mukana ehdotus erillisistä taksikilvistä, jolloin taksivalaisimen vaikutus tunnistettavuuteen ei olisi enää yhtä kriittinen."

Huomiomme:

Poliisihallitus toteaa, ettei tulkinta siitä, että määräysten vastainen ja selkeästi kriteereistä poikkeava taksivalaisin voitaisiin tulkita siten, ettei käytössä ole taksivalaisinta lainkaan, ei ole mielestämme tulkintana riittävän selkeä. Lisäksi huomautuksen antaminen on myös sanktio, ja sen perusteet tulee olla lainsäädännöllisesti kestävä ja perusteiltaan oikeat.

Toinen asia on sitten se, miten tarkasti halutaan valvontaviranomaisten valvovan ja puuttuvan säännösten vastaisen taksivalaisimen rakenteeseen, teksteihin ja muuhun sisältöön. Valvonnassa jo nyt todetaan mitä erilaisempia, eikä edes takseihin viittavia tekstejä ja kuvia niin sanottujen taksiautojen katoilla. Olisiko tämä myös seikka joka osaltaan myös vaikuttaisi taksiliikenteen luotettavuuskuvaan.

2.10.2 246 §. Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus.

Pykälän 5 momenttia muutettaisiin siten, että viittaus lupaviranomaiseen vaihdettaisiin viittaukseksi poliisiin.

Pykälän 5 momentissa säädetään ajoluvan luovuttamisesta poliisille sekä sen palauttamisesta ajoluvan haltijalle. Momentin mukaisesti ennen ajoluvan palauttamista luvanhaltijan sopivuus on arvioitava uudelleen 25 §:n mukaisesti ja sen 3 ja 4 momentissa tarkoitettuja teoista otetaan huomioon ne, jotka ovat tulleet lupaviranomaisen tietoon ajoluvan peruuttamisen jälkeen.

Momentti vastaa sisällöltään jo kumottua taksinkuljettajan ammattipätevyydestä annetun lain (695/2009) 21 §:ää. Tuolloin toimivalta taksinkuljettajien ajolupien myöntämisessä oli poliisilla, jolloin poliisi oli asiassa myös lupaviranomainen. Nykyään lupaviranomaisena on Liikenne- ja viestintävirasto, jolloin säännöksessä mainittu lupaviranomainen viittaa virheellisesti Liikenne- ja viestintävirastoon, kun oikea taho olisi poliisi, joka vastaa luvan peruuttamisesta ja sen palauttamisesta haltijalleen. Momenttiin tehtäisiin tekninen muutos ja muutettaisiin viittaus lupaviranomaiseen viittaukseksi poliisiin.

Huomiomme:

Poliisihallitus esittää, että pykälässä tulisi tarkemmin ja selkeämmin kuvata se, mitä seikkoja tosiasiallisesti poliisin tulisi päätöksenteossaan selvittää ja harkita silloin kun ajolupaa ollaan palauttamassa sen haltijalle. Onko esimerkiksi palauttamisen perusteet täysin samat kuin Traficomien ajoluvan myöntämisen perusteet. Perusteiden tulee olla erityisen selkeät varsinkin silloin kun ajolupaa, joka on toistaiseksi peruutettu, ei asiakkaan vaatimuksesta hänelle luovuteta, vaikka hän omasta mielestään on esittänyt palauttamiselle riittävät perusteet.

Mahdollisesti olisi riittävää, jos viittausta 25 §:ään ja sen sisältöä saataisiin selkeytettyä.

Toimivaltasäännös on selvä.

2.10.3 Varataksit

"Ehdotettuja 3 ja 4 momenttia ei sovellettaisi liikenteen palveluista annetun lain 17 § 4 momentin tarkoittamiin ajoneuvoihin (ns. varataksit), koska kyseisille vara-autoille ei voida myöntää edellä kuvatuin tavoin ehdotetun 99 §:n uuden 2 momentin mukaisia taksikilpiä."

Huomiomme:

Poliisihallitus esittää, että tulisiko tässä kohtaa harkita myös, onko aiheellista ajallisesti rajata varataksien käyttöä, esimerkiksi niin että kyse voisi olla rajatusta päivien tai viikkojen määrästä. Varatakseja käytetään tällä hetkellä osin huomattavankin pitkiä jaksoja, ja niiden todellista käyttötarvetta on ajoittain valvonnassa mahdoton todentaa.

Vaihtoehtoisesti voitaisiin varataksina käytettävälle ajoneuvolle luovuttaa käyttöön kahdet erilliset rekisterikilvet, mikäli se lainsäädännöllisesti on mahdollista. Taksikilpeä tulisi käyttää varataksiajossa ja liittää varataksi rekisterissä liikennelupa- ja taksivalvonnallisesti tämä vaihtoehto olisi paras, eikä haasteita pitkäaikaisten varataksien käytönkään osalta tällöin olisi.

2.10.4 195 §. Liikennevirhemaksu.

"Pykälään lisättäisiin uusi momentti, jossa säädettäisiin luvanhaltijalle liikennevirhemaksun määräämisestä ehdotuksen 13 § 7 momentin taksamittarivaatimuksen rikkomisesta. Uusi momentti sijoitettaisiin pykälän nykyisen 7 momentin tilalle, ja muutoksen myötä nykyinen 7 momentti muutettaisiin 8 momenteiksi, mutta sen sisältö pysyisi ennallaan.

Ehdotuksen mukaisesti luvanhaltijalle voitaisiin määrätä 3000 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättäisi noudattamatta lain 13 §:n 7 momentissa säädettyä taksamittarivaatimusta. Eesityksen 13 §:n 7 momentin ehdotuksen mukaisesti taksiliikenteeseen käytettävässä ajoneuvossa olisi oltava mittauslaitelain vaatimukset täyttävä taksamittari.

Liikennevirhemaksun määrääminen on tarpeellinen toimenpide, jolla varmistettaisiin, että velvoitetta taksamittarista noudatetaan. Käytännössä sanktio koskisi tilanteita, joissa taksina käytettävässä ajoneuvossa ei olisi mittauslaitelain vaatimukset täyttävää taksamittaria.

Taksamittarin kustannus luvanhaltijalle on uutena n.2000 euroa, mistä syystä liikennevirhemaksu määrättäisiin 3000 euron suuruiseksi, jotta luvanhaltija ei voisi hyötyä rahallisesti siitä, että hän ei olisi ostanut taksamittaria. Liikennevirhemaksun suuruus on näin suhteutettu taksamittarin hankintahintaan. Taksamittarin hankinta on asetettu luvanhaltijan vastuulle, mistä syystä myös liikennevirhemaksu asetettaisiin luvanhaltijalle."

Huomiomme:

Ei huomautettavaa.

2.10.5 246 § Taksinkuljettajan ajoluvan peruuttaminen ja poliisin antama varoitus

"Taksinkuljettajan ajolupa on luovutettava poliisille, kun ajolupa peruutetaan."

Huomiomme:

Poliisihallitus ehdottaa, että tulisi vielä harkita, olisiko sanktion mahdollisuus oltava myös niitä tapauksia varten, jolloin ajoluvan haltija ei suostu ajolupaa luovuttamaan.

2.10.6 268 b § Hinnoittelua ja hintatietojen esittämistä koskevat rikkomukset

"Luvanhaltijalle **tai** kuljettajalle voidaan määrätä 100 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta jättää noudattamatta, mitä 152 § 1 momentissa tai sen nojalla annetuissa määräyksissä säädetään hintatietojen ilmoittamisesta"

Huomiomme:

Ehdotamme, että tulisi vielä harkita, onko mahdollista joissain tapauksissa määrätä liikennevirhemaksu saman teon yhteydessä sekä luvanhaltijalle että kuljettajalle.

Sanna Heikinheimo, poliisijohtaja

Kari Onninen, poliisitarkastaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Poliisi 08.06.2025 klo 19:01. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

Jakelu

Liikenne- ja viestintäministeriö
kirjaamo.lvm@gov.fi

Tiedoksi

Poliisihallitus, poliisilakimies Visa Weckström
Poliisihallitus, esikunta
Poliisihallitus, liikenneturvallisuuden vastuualue

Poliisihallitus

Vuorimiehentie 3, PL 1000, 02151 Espoo

kirjaamo.poliisihallitus@poliisi.fi

Puhelin +358 295 480 181, Faksi +358 295 411 780, poliisi.fi